Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4188

14. 03. 89

Sachgebiet 93

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/4007 —

Zukunft der Schienenomnibusse

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 13. März 1989 – E 13/32.70.05 – 03/12 BT 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluß vom 26. Juni 1985 zum „Personennahverkehr der DB in der Fläche" die Auffassung bekräftigt, daß der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) auch für den ländlichen Bereich eine absolute Notwendigkeit sei und gerade hier das Verkehrsnetz attraktiver gestaltet werden müsse. Die DB habe hier als der größte Anbieter eine besonders wichtige Funktion.

Der Bundesminister für Verkehr hatte die DB bereits zuvor aufgefordert, durch den Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Klarheit für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in der Fläche zu schaffen.

Ziel der Vereinbarungen ist

— eine vertrauensvolle und enge Zusammenarbeit aller beteiligten Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen auf der Basis regionaler Verkehrskonzeptionen,
— eine weitgehende Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen entsprechend ihrer Eigenart und Leistungsfähigkeit,
— eine laufende Abstimmung der Angebote zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und Verbesserung dort, wo ein ausreichendes Reisendenpotential mobilisierbar erscheint.

Voraussetzung für Umstellungen des SPNV auf Busbedienung bleibt das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren. Damit ist sicher-

gestellt, daß alle vorgebrachten Argumente in der abschließenden Prüfung angemessen berücksichtigt werden.

Diese neue Form der Zusammenarbeit zwischen Bahn und Bundesländern hat die Möglichkeit eröffnet, ein auch aus landesplanerischer Sicht notwendiges Schienengrundnetz zu definieren.

1. Ist die im Vermerk vom 1. Februar 1988 geäußerte Zahl von 160 Schienenomnibussen (von ehemals 900) nach wie vor richtig? Wie viele davon werden im Sommerfahrplan 1989 noch eingesetzt werden?

   Trifft es zu, daß nur 47 Schienenomnibusse für den Einmannbetrieb hergerichtet werden sollen und über 1990 hinaus noch in Betrieb bleiben sollen?

Am 31. Dezember 1988 hatte die Deutsche Bundesbahn noch 157 Schienenbus-Einheiten (157 Motorwagen und 260 Mittel- oder Steuerwagen) im Eigentumsbestand. Zum Sommerfahrplan 1989 werden zur Leistungserbringung voraussichtlich rd. 130 Schienenbus-Einheiten benötigt. Es trifft zu, daß 47 Schienenbus-Einheiten für die Betriebsweise „Fahren ohne Zugbegleiter" hergerichtet werden und zum Weiterbetrieb über 1990 hinaus vorgesehen sind.

2. Trifft es zu, daß der BMV noch in den 70er Jahren nach einem Unfall verfügt hatte (außerhalb der EBO), daß Schienenfahrzeuge einen Pufferdruck von 150 t aushalten müssen und daß die Schienenomnibusse deshalb schnellstens auszumustern seien?

   Gibt es ähnliche Verfügungen des BMV auch für den Straßenverkehr, in dem Sinn, daß Fahrzeuge, die einen vergleichbaren Druck nicht aushalten, auszumustern sind? Wenn nein, warum nicht?

Nein.

Die Kommission „Sicherheit im Eisenbahnwesen" hat in ihrem Abschlußbericht vom März 1972 u. a. empfohlen, „die älteren Schienenomnibusse durch moderne Fahrzeuge größerer Rahmensteifigkeit zu ersetzen".

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 12. Mai 1972 den Vorstand der Deutschen Bundesbahn gebeten, „sich für die Verwirklichung der Empfehlungen ... im Benehmen mit dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn nachdrücklich einzusetzen".

Eine Verfügung des Bundesministers für Verkehr bzw. nationale oder internationale Bauvorschriften im Sinne der Fragestellung besteht für Straßenfahrzeuge nicht. Schienenfahrzeuge und Straßenfahrzeuge sind hinsichtlich ihrer Massen, ihrer Fahrzeugkonfigurationen, ihrer erreichbaren Bremsverzögerungen und ihres realen Unfallgeschehens nicht vergleichbar. Straßenfahrzeuge werden im allgemeinen mit stabilen Fahrgastzellen ausgerüstet und so gebaut, daß bei Unfällen über vorgegebene Crashzonen und eingebaute Sicherheitsgurte die Aufprallverzögerungen und -kräfte für die Insassen auf erträgliche Werte abgebaut werden können.

3. Ist es richtig, daß die o. g. Verfügung des BMV vor dem Hintergrund erfolgte, daß seinerzeit beabsichtigt war, jährlich 100 neue Dieseltriebwagen vom Typ VT 628/928 zu beschaffen?

   Trifft es weiter zu, daß dieses Beschaffungsprogramm nicht realisiert wurde, so daß die seinerzeitige Annahme, die Schienenomnibusse seien entbehrlich, heute nicht mehr zutrifft?

Nein.

Die Deutsche Bundesbahn hatte für die Jahre 1972 bis 1976 zunächst geplant, jährlich 10 Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 627.0 und 90 der Baureihe 628.0 zu beschaffen. Wegen der damaligen Arbeiten an einem umfassenden DB-Konzept wurde die Serienbeschaffung zurückgestellt.

Die gegenwärtig als Serie beschaffte Baureihe VT 628.2/928.2 ist bezüglich der technischen Ausstattung sowie betrieblicher und betriebswirtschaftlicher Kenngrößen nicht mit dem Fahrzeugkonzept der 70er Jahre vergleichbar.

4. Wann zuletzt hat der BMV (mit welchem Ergebnis) überprüft, ob die Ausmusterungsverfügung für die Schienenomnibusse noch aufrechterhalten werden kann bzw. muß?

   Wieso hat die Nichterfüllung der seinerzeit vorgesehenen Beschaffungszahlen nicht zu einer Revision der Entscheidung geführt?

Es besteht nach wie vor kein Anlaß für den Bundesminister für Verkehr, die Empfehlungen der Kommission „Sicherheit im Eisenbahnbetrieb" zu überprüfen, die sich an technischen Überlegungen orientiert hat.

5. Trifft es zu, daß Dritte an die DB herangetreten sind mit der Bitte, die Umrüstung von Schienenomnibussen auf Chiemgau-Bahn-Standard finanzieren zu dürfen (bei entsprechenden Gegenleistungen der DB bei der Fahrplangestaltung)?

   Um welche Anfragen Dritter handelt es sich? Für welche Strecken wurden solche Angebote an die Bahn herangetragen?

   Trifft es zu, daß der Pv 3 bei der DB entschieden hat, daß diese Frage nicht weiter zu verfolgen ist, weil die Finanzierung von Modernisierungsmaßnahmen im Chiemgau-Bahn-Standard nur ausnahmsweise wünschenswert ist?

   Teilt der BMV die Auffassung des Pv 3?

Nein.

Der Deutschen Bundesbahn liegen nach eigenen Angaben bislang keine verbindlichen Anfragen im Sinne der Fragestellung vor. Deshalb wurden dort auch keine darauf ausgerichteten Planungen durchgeführt.

Entsprechend den Rahmenvereinbarungen werden Gremien (z. B. die Lenkungsausschüsse) eingerichtet, zu deren Aufgaben die Beratung u. a. auch über Fragen dieser Art gehört. Der Bundesminister für Verkehr begrüßt die damit gewährleistete Beteiligung der regionalen Entscheidungsträger an der Ausgestaltung des ÖPNV.

6. Wie hoch wären die Umbaukosten für einen Schienenomnibus bei Ausrüstung auf Chiemgau-Bahn-Standard?

   Wie hoch sind im Vergleich dazu die Beschaffungskosten für einen Dieseltriebwagen VT 628/928?

   Wie hoch sind die Betriebskosten (in DM/km; nur variable Kosten ohne Fahrweg) für Schienenomnibusse VT 798 und Dieseltriebwagen VT 628/928?

Die Umbaukosten für 2 Motor- und 1 Steuerwagen für die „Chiemgau-Bahn" belaufen sich auf 276 000 DM. Die Kosten für die Beschaffung eines Triebzuges aus der gegenwärtig im Bau befindlichen Serie von 150 Triebzügen betrugen am 31. Dezember 1988 2,275 Millionen DM.

Für die Fahrzeuge ergeben sich nach Angaben der Deutschen Bundesbahn folgende spezifische Kosten in DM je km (ohne Fahrweg und Betriebspersonal auf der Basis von 100 000 km/Jahr):

	Abschreibung/ Kapitaldienst	Betriebskosten
Schienenomnibus (Motor; Mittel- und Steuerwagen)	1,03	3,59
Triebzug VT 628.2/928.2	1,75	2,53

Schienenomnibusse erreichen im Betrieb nicht annähernd die jährlichen Laufleistungen, die mit dem VT 628.2/928.2 erzielbar sind. Diese Fahrzeug-Baureihen sind daher in dieser Form nicht vergleichbar.

Unabhängig davon bieten sowohl der VT 628.2/928.2 als auch moderne Straßenomnibusse bezüglich der Umweltverträglichkeit Vorteile gegenüber den Schienenomnibussen, die in den 50er Jahren entwickelt wurden.

7. Trifft es zu, daß die 47 Schienenomnibusse, die über 1990 hinaus weiterbetrieben werden sollen, bei weitem nicht ausreichen werden, um alle über DB '90 hinausgehenden Strecken zu bedienen? Wie stellt sich dann der BMV den Weiterbetrieb der über DB '90 hinausgehenden Strecken nach 1990 vor?

8. Trifft es weiter zu, daß auch für das DB-Netz auf absehbare Zeit nicht so viele VT 628 beschafft werden, wie produktionstechnisch sinnvoll einsetzbar wären?

   Könnte dieser Fehlbestand an VT 628/928 nicht durch Weiterbetrieb von Schienenomnibussen ausgeglichen werden?

Wegen des Sachzusammenhanges werden die Fragen 7 und 8 gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der insgesamt benötigten Fahrzeuge hängt maßgeblich von den jeweiligen Bedienungskonzepten ab, die die Deutsche Bundesbahn in Ausfüllung der ÖPNV-Rahmenvereinbarungen mit den betroffenen Regionen erarbeitet.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat im Wirtschaftsplan eine zweite Bauserie von zunächst 58 Nahverkehrstriebzügen

VT 628/928 zur Beschaffung ab 1990 vorgesehen. Ein entsprechender Antrag wird zur Zeit geprüft.

Daneben bestehen bei der Deutschen Bundesbahn auch Überlegungen, in geeigneten Fällen für eine Übergangszeit, die u. a. vom zeitlichen Ablauf des VT 628-Beschaffungsprogrammes abhängt, auch weitere Schienenomnibusse zum Weiterbetrieb herzurichten.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Pv 3, daß „das Oberziel, weitere Strecken auf Bus umzustellen, nicht durch Rationalisierungsmaßnahmen (...) gestört werden sollte und daher ggf. höhere Fehlbeträge, die bei Ausmusterung der Schienenomnibusse übergangsweise entstehen (...), in Kauf genommen werden müssen"?

   Liegen dem BMV Stillegungsanträge der DB für Bundesbahnnebenstrecken vor, deren angebliche Unwirtschaftlichkeit reduziert oder beseitigt werden könnte, wenn der Betrieb mit auf Chiemgau-Bahn-Standard modernisierten Schienenomnibussen erfolgen würde, deren Umbau möglicherweise ganz oder teilweise von Kommunen oder anderen bezahlt würde? Wird der BMV vorliegende Stillegungsanträge der DB daraufhin prüfen, ob die Strecken nicht durch Einsatz von Schienenomnibussen wirtschaftlicher gemacht und erhalten werden können? Könnte beispielsweise der Filzen-Express (Ebersberg – Wasserburg) oder die Staudenbahn (Gessertshausen – Markt Wald) mit modernisierten Schienenomnibussen attraktiver gestaltet werden?

   Hält die Bundesregierung das Verfahren der Deutschen Bundesbahn, durch Ausmusterung von Schienenomnibussen höhere Fehlbeträge bei gleichzeitig schlechterer Verkehrsbedienung in Kauf zu nehmen, für vereinbar mit den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere mit § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes?

   Wenn ja, wie begründet sie das?

Es trifft nicht zu, daß Rationalisierungsmaßnahmen unterlassen werden mit dem Ziel, Umstellungen oder Stillegungen einzuleiten.

Im Fall der angesprochenen Strecken ist auch durch den Einsatz anderer als der derzeit im Einsatz befindlichen Fahrzeuge nicht zu erwarten, daß sich das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn wesentlich verbessert. Insoweit ist nicht mit einer anderen Beurteilung der Strecken zu rechnen.

10. Welche Gründe sind maßgeblich dafür, daß nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn „in der Öffentlichkeit nicht der Eindruck entstehen sollte, daß die DB ein Interesse am Erhalt von Schienenbuslinien hat"?

    Darf die Aussage der DB so interpretiert werden, daß die DB kein Interesse an der Aufrechterhaltung von ÖPNV in der Fläche hat und das „Oberziel" Umstellung auf Bus Vorrang hat gegenüber der Aufrechterhaltung von Bahnlinien?

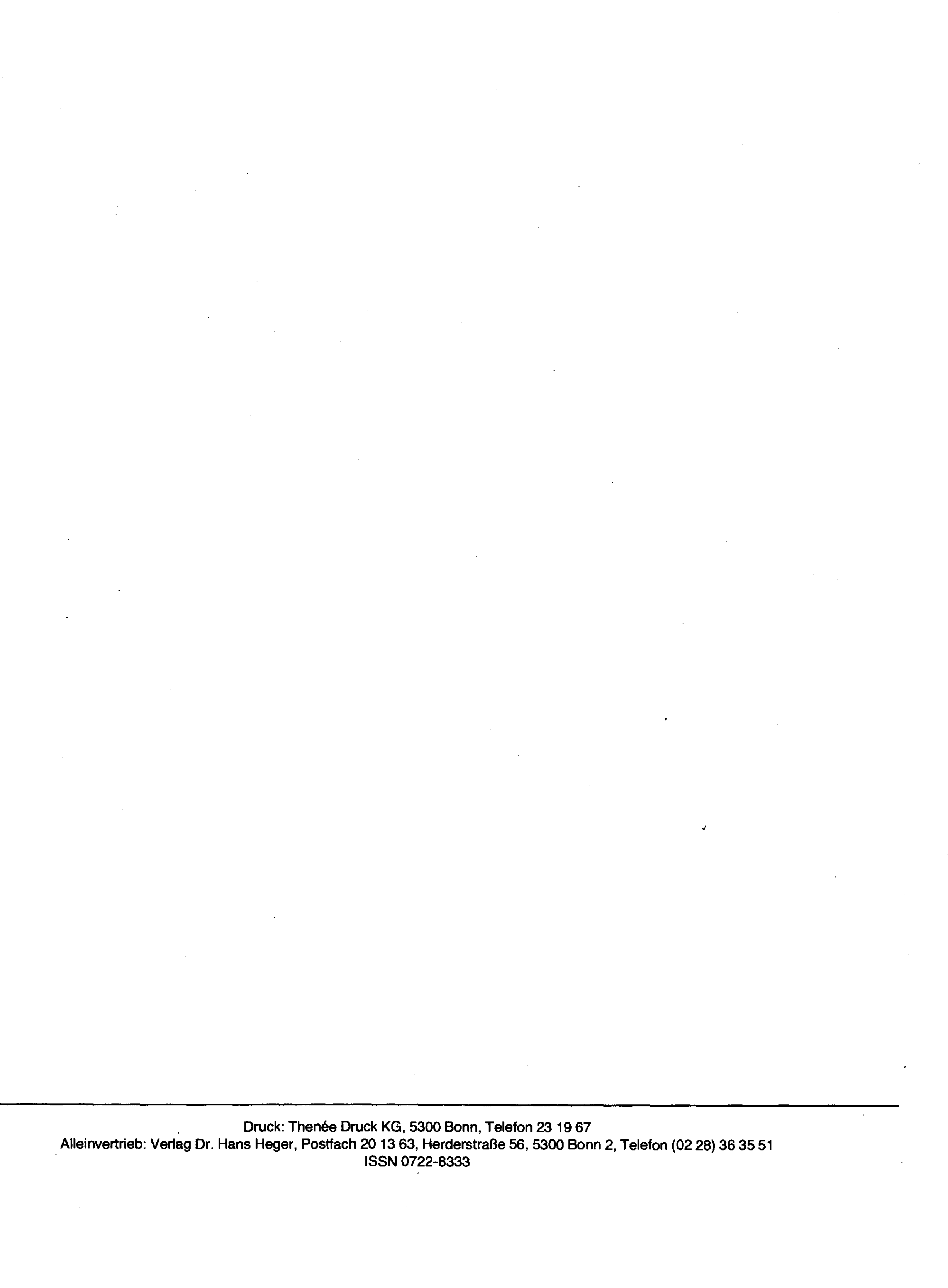
    Teilt der BMV die Auffassung der DB?

Die DB strebt nach eigenen Angaben auch im ÖPNV marktgerechte und wirtschaftlich vertretbare Lösungen an. Ob dies ein rationalisierter Schienenbetrieb oder die Umstellung von Schienen- auf Busbedienung ist, hängt vom Einzelfall ab. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Es kann nicht im Sinne eines attraktiven ÖPNV-Angebots sein, ein überholtes Fahrzeugkonzept zu erhalten. Insoweit kann der Weiterbetrieb von Schienenomnibussen allenfalls eine Übergangslösung sein.

11. Was hat der BMV unternommen bzw. was wird er unternehmen, um ein Ausmustern nicht überflüssiger und sinnvoll verwendbarer Schienenomnibusse bei der DB zu verhindern?

Der Bundesminister für Verkehr läßt sich fortwährend über die Beschaffungs- und Ausmusterungsprogramme der Deutschen Bundesbahn unterrichten. Ein Anlaß, in der angesprochenen Weise im Rahmen der Fachaufsicht tätig zu werden, besteht nicht.



Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333